tion d'aéronef, on ne pouvait que se perdre en supputations… Cela n'a pas empêché des inspecteurs de l'ex-Bureau Veritas de renouveler des CDN à six mois (allons donc!) avant que le Groupe de Sabotage de l'Aviation Civile – pardon, le GSAC – ne condescende enfin à publier le « mode d'emploi », en l'occurrence le bulletin d'information GSAC 2000-03 daté du 13 décembre 2000. Cette fois, la recette et les ingrédients sont identifiés, et il ne reste plus qu'à s'y coller… Nul n'est censé ignorer la loi, dit la formule, honte au pratiquant qui aurait l'outrecuidance de ne pas « baigner » dans la doc GSAC!

Retour sur l'APRS

L'on a stigmatisé dans le dernier numéro la rumeur selon laquelle la réglementation pourrait prochainement imposer la signature d'une APRS (Approbation pour remise en service) sur le carnet de route à chaque remontage de planeur. A la mi-janvier 2001, la FFVV n'avait toujours pas reçu de réponse officielle du GSAC à la lettre envoyée par le président André Monet, lettre que nous avions reproduite dans nos pages… Nous n'en savons donc pas davantage sur la véracité de cette iniquité, mais il faut insister, davantage que ce fut fait dans l'article de Vol à Voile n° 95, sur l'un des inconvénients rédhibitoires de cette mesure si toutefois elle venait à se généraliser. Si tel était le cas en effet, elle viendrait alors à dénier tout intérêt de faire « agréer » l'atelier du club. Certes, l'UEA (Unité d'entretien d'aéronef) offre l'opportunité du renouvellement des certificats de navigabilité à trois ans, un attrait indéniable pour de nombreux clubs.

Oui mais! Rappelons que l'APRS ne peut être signée que par le responsable technique, (par le propriétaire ou l'exploitant si l'entretien est individuel – renouvellement du CDN à un an), c'est-à-dire par le responsable de l'UEA lorsqu'elle existe. Vol à Voile conseille donc vivement d'emmener le responsable technique en question dans vos bagages à chacun de vos déplacements vélivoles, sinon il ne pourra naturellement pas signer l'APRS et vous serez en infraction! Avec une UEA, et si, une fois encore, cette mesure idiote d'imposition systématique de l'APRS venait à voir le jour, il serait impossible d'envoyer des planeurs en compétition ou en stage, sachant que ledit responsable technique ne pourrait évidemment pas, pour des raisons d'éloignement géographique, être là pour le remontage… Autant, dans ce cas, rester en entretien individuel…

Enfin, il doit bien rester trois sous d'intelligence – allez, disons plutôt d'humanité – aux responsables de l'administration de l'Aviation civile (c'est la DGAC/SFACT qui décide et le GSAC qui applique) pour nous éviter le pire… Ah non?

2 469,70 kilomètres en planeur!

Klaus Ohlmann, objet du portrait publié dans notre précédent numéro, a réussi, le 26 novembre 2000 une performance vélivole véritablement extraordinaire, dans le cadre du projet Mountain Wave. Basé à San Martin de Los Andes, en novembre, il y était, comme l'année précédente, pour étudier les possibilités vélivoles – qui semblent illimitées! – de la Cordillère des Andes. Ce jour-là, à bord d'un Stemme S-10VT, il a parcouru, (avec son copilote Alois Urbanic) en 14 heures et 20 minutes, une distance de 2 469 kilomètres sans moteur, soit une vitesse moyenne de 172 km/h!

La semaine précédente, il avait réalisé un triangle de 1 309 km en décollant fort tard (13 h 15) à 169 km/h; le jour suivant, il s'était offert un aller-et-retour de 1 550 kilomètres (deux records, aller-et-retour libre et vitesse sur aller-et-retour de 1 500 km).

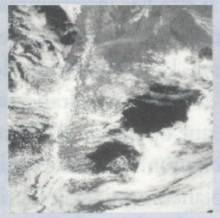
Ce vol de 2 469,70 kilomètres est la plus grande distance jamais parcourue en planeur. Il est dommage qu'il ne puisse entrer dans le cadre du « diplôme des 2 000 km » de la FAI, mais il éclipse les prouesses – qui datent déjà de 1994 – des Néo-Zélandais Terry Delore (2 049 km) et Ray Linskey (2 026 km)… Il se décompose ainsi :
- 1e branche : 529,90 km, à 139,50 km/h;
- 2e branche : 1 055,40 km, à 199,70 km/h;
- 3e branche : 448,50 km, à 164,50 km/h;
- 4e branche : 435,90 km à… 209,40 km/h!

Mais laissons l'auteur de l'exploit le raconter lui-même.

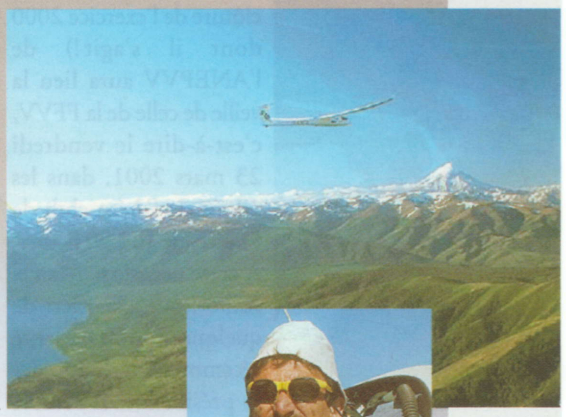
« Le décollage a eu lieu depuis San Martin de Los Andes, avec un peu de retard, à 6 h 30. Nous avions prévu une tentative de record de 1 700 km vers le sud. Les Vz se sont révélées de suite extrêmement bonnes, mais 500 km plus au sud, les conditions se sont dégradées de façon significative. Le trajet prévu a été alors abandonné, au profit d'un circuit libre avec trois points de virage.

Le vol record dans cette catégorie était de 2 045 km et avait été réalisé par Terry Delore en Nouvelle-Zélande.

A 13 h 15, nous étions de retour à San Martin en ayant parcouru 1 050 km. L'aspect du ciel vers le nord était un peu diffus, avec de nombreux nuages matérialisant l'arrivée d'un front froid. Sous le vent, il apparaissait néanmoins possible de faire une altération de route. Après une longue transition, nous



avons enfin trouvé au-dessus de Zapala, sous une ligne de rotors, une zone ascendante, le tremplin nécessaire pour atteindre le système



photos : DR

ondulatoire de la Loncopue vers la Cordillère del Viento. De là, nous avons pu continuer sous le vent de la crête principale de Barrancastal et du Rio Grande, toujours au-dessus de 5 000 m. A 16 heures, nous avons fait demi-tour vers le sud, car si nous pouvions revenir au point de départ, nous aurions, avec 2 100 kilomètres, un record dans la poche…

Cependant, 120 km avant San Martin, nous avons décidé d'utiliser à nouveau les conditions fantastiques qui s'étaient développées vers le nord au lieu de rentrer à la maison dans des conditions se dégradant de plus en plus. Une sage décision, un DG-500 brésilien a mis un temps infini pour parcourir les 70 kilomètres le séparant de San Martin… Pendant ce temps-là, nous foncions à 250 km/h de moyenne vers le nord!

Une décision était difficile à prendre, celle de déterminer le point de retour aussi loin que possible vers le nord, pour revenir ensuite vers Chos Malal, c'est-à-dire sacrifier beaucoup de kilomètres ou foncer à toute vitesse vers Malargue Airport, qui était la seule possibilité d'atterrissage vers le nord compte tenu de l'heure, mais ceci avec le risque de devoir se poser avec une petite minute de retard… Car pour un record du monde, le vol doit être réalisé dans le respect de la réglementation locale : en Argentine, c'est le coucher de soleil plus vingt minutes!

Et à 20 h 10, avec un coucher du soleil à 20 h 34, il nous restait 180 kilomètres à parcourir – en 44 minutes, donc, décision vraiment très difficile à prendre! Notre vitesse/sol de 300 km/h m'a incité à continuer sur le cap. Et, après 14 heures et 20 minutes de vol, notre oiseau de rêve s'est posé, deux minutes avant la limite horaire, sur l'aérodrome de Malargue, dans un vent violent et glacé. »

Klaus OHLMANN